

# EPTC

## Carona solidária para uma mobilidade urbana

Preparado por Ana Lúcia D'Amico e Rodrigo Portes Valente da Silva, da ESPM-RS<sup>1</sup>.

Recomendado para as disciplinas de: Gerencia de Comunicação com o Mercado, Responsabilidade Social e Ambiental, Comunicação e Sustentabilidade, Comunicação e Responsabilidade social, disciplinas de Marketing (I e II), Gestão de Comunicação com o Mercado.

Competências desenvolvidas: Criatividade, solução de problemas, planejamento, resolução de conflitos, consciência social.

### RESUMO

Este estudo de caso apresenta as características atuais da mobilidade urbana, tendo em vista ações como o Dia Mundial Sem Carro e iniciativas como a Carona Solidária. Como objeto de estudo, foi escolhido o projeto Carona Legal, realizado em Porto Alegre - RS, resultado da parceria com a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) e a Co.De, empresa de Comunicação e Design Jr. e a área de Responsabilidade Socioambiental da Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM-Sul). O propósito deste estudo é discutir se a comunicação integrada, que integra a comunicação institucional, mercadológica, interna e a administrativa, pode ser estratégica para o desenvolvimento da responsabilidade social, entendida como um compromisso com o indivíduo (princípios, valores individuais), do indivíduo para o coletivo (ética, valores, transparência), compromisso com o social (cidadania, educação, cultura, lazer, esporte, tecnologia e ciência, economia solidária, geração de renda, etc.), compromisso com o meio ambiente e compromisso com o negócio. Um relato que traz um exemplo de comunicação integrada aplicada a um projeto de Carona Solidária, tendo como desafio conscientizar as pessoas sobre a responsabilidade por seus impactos, estimulando uma atitude que seja capaz de gerar efeitos positivos no meio ambiente, por meio de uma rede social consciente, solidária e colaborativa, tendo como resultante a melhoria do sistema viário - menos poluente e mais fluido. Desta forma, o dilema apresentado neste estudo está centrado em como sensibilizar as pessoas, por meio da comunicação integrada, para criar uma consciência socioambiental e mobilização por uma carona solidária (e/ou projetos de RSA no trânsito), com comprometimento individual, social, ambiental e econômico.

### PALAVRAS-CHAVE

Sustentabilidade, responsabilidade socioambiental, comunicação integrada, mobilidade urbana, carona solidária

Agosto/2013.

---

<sup>1</sup> Este caso foi escrito inteiramente a partir de informações cedidas pela empresa e outras fontes mencionadas no tópico "Referências". Não é intenção dos autores avaliar ou julgar o movimento estratégico da empresa em questão. Este texto é destinado exclusivamente ao estudo e à discussão acadêmica, sendo vedada a sua utilização ou reprodução em qualquer outra forma. A violação aos direitos autorais sujeitará o infrator às penalidades da Lei. Direitos Reservados ESPM.

Uma cidade vazia, sem a movimentação de carros. Nas ruas, pedestres circulam livremente ao lado de bicicletas e transportes coletivos, como ônibus, trens de superfície e subterrâneos. Um lugar onde o ar é puro e a brisa se mantém leve, sem poluentes. Os ruídos da natureza confundem-se com o pedalar das bicicletas. Ainda que em alguns lugares seja possível ouvir o som de motores de ônibus, que trafegam sem congestionamentos, a certeza é de que a cidade transpira e circula de forma saudável. Esta foi a imagem que o Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Diretor-Presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), Vanderlei Luis Cappellari, imaginou quando recebeu a missão de promover o Dia Mundial Sem Carro, em Porto Alegre, no ano de 2010. Seria ficção? Ou um desejo profundo de um gestor por uma mobilidade urbana mais responsável?

A EPTC foi criada em 3 de abril de 1998 com o objetivo de regular e fiscalizar as atividades relacionadas ao trânsito e aos transportes do Município de Porto Alegre, atendendo a uma tendência internacional de municipalização da mobilidade urbana. No mesmo ano, na França, foi criado o Dia Mundial Sem Carro - um evento com a duração de um dia para estimular a reflexão sobre o uso excessivo de automóveis nas cidades. No Brasil, o Dia Mundial Sem Carro foi realizado pela primeira vez em 2001 e, atualmente, conta com o apoio de mais de 280 organizações e prefeituras. Em 2008, a Prefeitura de Porto Alegre transferiu a responsabilidade do evento para a EPTC, sendo que a primeira edição estaria programada para o ano seguinte.

Em 2009, a ideia foi bloquear uma rua da cidade e convidar alunos de escolas municipais para uma atividade cívica. A ação realizada teve pouco efeito, de acordo com percepção da própria EPTC, pois mais causou transtornos no trânsito do que repercutiu positivamente para a sociedade. No ano seguinte, a expectativa para o Dia Mundial Sem Carro no Brasil se tornou maior, com a intenção de mobilizar 100 cidades brasileiras, incluindo Porto Alegre. Mais do que um desafio, era a oportunidade que Cappellari enxergava para iniciar um projeto de mobilidade urbana consistente, que pudesse ser o alicerce de uma sociedade consciente de sua responsabilidade social e ambiental.

Ainda no início do ano, a equipe da EPTC convidou a ESPM-Sul (Escola Superior de Propaganda e Marketing) para desenvolver um programa piloto de carona solidária, chamado Carona Legal, orientado para jovens de 18 a 24 anos. Dentro da Escola, a área de Responsabilidade Socioambiental indicou a Co.De - empresa de Comunicação e Design Júnior da ESPM-Sul, para a realização de um sistema que pudesse administrar a demanda por caronas, com segurança, e também para a criação de uma campanha de comunicação integrada que engajasse o público-alvo.

Dessa forma, no dia 22 de setembro de 2010, a EPTC apresentou à sociedade um projeto de carona solidária, desenvolvido em parceria com uma instituição de ensino superior, tendo seus públicos, em grande parte alunos de ensino superior, como alvos prioritários. Essa seria uma solução adequada para a realização do sonho de Vanderlei Cappellari? Como os públicos da ESPM-Sul reagiriam com um sistema de carona solidária? O que ocorreria depois do seu desenvolvimento e qual seria a sua relevância para a mobilidade urbana dos dias atuais? Mais do que respostas, este estudo de caso propõe uma reflexão sobre a mobilidade urbana e a percepção dos públicos por uma carona solidária.

## 2. Os desafios da mobilidade urbana

Logo que foi procurada, a equipe da Co.De aceitou o desafio. Enquanto os alunos e professores da ESPM-Sul trabalhavam no desenvolvimento do projeto Carona Legal, Cappellari pensava em como resolver os desafios da mobilidade urbana em Porto Alegre. Estudando as variáveis do macroambiente, encontrou cenários favoráveis e desfavoráveis que poderiam contribuir ou não para a implantação de um sistema de caronas em empresas públicas e privadas da cidade. Seus olhos concentraram-se primeiramente na população da capital do Rio Grande do Sul. Segundo o Censo Demográfico de 2010, do IBGE, o Estado apresentava uma população de

10.695.532 habitantes. A Região Metropolitana de Porto Alegre representava a área mais densa, concentrando 37% da população em 32 municípios. Somente a capital, abrigava 1.409.351 pessoas.

Observando a distribuição etária, Porto Alegre, segundo a EPTC, revelava uma diminuição na taxa de fertilidade e de mortalidade, com maior concentração de adultos e idosos. Sob o ponto de vista econômico, o aumento da renda média colocou Porto Alegre entre as capitais com maior renda per capita do Brasil, refletindo uma necessidade de repensar as condições de mobilidade. Havia, naquele momento, mais pessoas em deslocamento com condições de pagar por soluções mais flexíveis de transporte, como o automóvel. Dessa forma, eram visíveis a queda de usuários no transporte coletivo e o aumento do número de automóveis, fazendo com que Porto Alegre tivesse em torno de 2,04 habitantes por veículo.

Outro desafio que se desenhava para a mobilidade urbana da cidade era o deslocamento pendular entre a região metropolitana e a capital, envolvendo 343.297 pessoas, maiores de 15 anos de idade, que trabalhavam ou estudavam fora de seu município de residência. Assim, a estrutura e o sistema viários precisavam ser redimensionados para receber esse fluxo em condições que não esgotassem a capacidade do sistema<sup>2</sup>. E a situação tendia a se agravar, pois a região metropolitana de Porto Alegre oportunizava o surgimento de novos empreendimentos, atraindo não apenas mão de obra para sua construção, mas estimulando a modificação do seu entorno, tanto física quanto economicamente. Havia um desenvolvimento colateral de outros negócios e uma valorização de áreas adjacentes. Algumas, inclusive, se transformaram em novos bairros. Essas mudanças demandariam um estudo completo de infraestrutura para essas regiões.

## 2.1 O Brasil que cresceu motorizado.

Quando se pensa em mobilidade urbana, costuma-se associar diretamente a veículos motorizados. Mas este conceito é bem mais amplo, pois representa um sistema composto por modais de circulação, como ruas, rodovias, ferrovias, hidrovias, ciclovias, que amparam as pessoas desde o momento em que saem de suas residências, sejam motoristas, passageiros ou pedestres, até o retorno aos seus lares. Cappellari sabia que para proporcionar mais fluidez a esse sistema seria necessário mais espaço e, portanto, preocupava-se com o aumento da frota de automóveis em Porto Alegre.

Entre 2002 e 2011 o mercado automotivo cresceu 145%, com média anual superior a 10%. Em 2010, havia 26 montadoras instaladas no Brasil, 53 fábricas, com capacidade de produzir 4,3 milhões de veículos/ano e faturamento de US\$ 121,3 bilhões. O setor exportava US\$ 24,8 bilhões e empregava 1,5 milhões de pessoas. Sua participação no PIB brasileiro era de 21%, gerando para 2011 uma arrecadação de US\$ 31,4 bilhões<sup>3</sup>. Sob o ponto de vista dos combustíveis, o Brasil se tornou protagonista da pesquisa por energias alternativas aos combustíveis fósseis. Na área de motores, o desenvolvimento visava a maior eficiência energética para os motores de combustão interna, veículos híbridos e motores elétricos, promovendo o uso de energias limpas, menos poluentes e mais sustentáveis.

No Brasil, a curto e a médio prazos, a viabilização técnica e econômica seria no plano dos motores a combustão, com a utilização de derivados de petróleo e biocombustíveis, como o etanol e o biodiesel. Em 2010, havia 15 milhões de veículos flex, com uso de etanol, em circulação no País, representando mais de 40% da frota, da ordem de 32 milhões de veículos. Nos últimos anos, o Brasil passou a desenvolver o Programa do Biodiesel, com fortes reflexos econômicos, sociais e ambientais, como a inclusão social por meio da agricultura familiar na produção de matérias-primas para o combustível. Passou-se a adicionar de 2% a 5% de biodiesel (óleo vegetal esterificado, biomassa renovável) ao combustível diesel consumido pelos veículos nacionais de transporte de carga e de passageiros. Como resultado, o Proconve – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - constatou que um automóvel atual seria capaz de emitir 28 vezes

2 Fonte: Entrevista Domiciliar - Edom 1997 – METROPLAN sobre Censo Demográfico, 2000

3 Fonte: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira-2012

menos gases poluentes que um veículo produzido nos anos 1980<sup>4</sup>.

## 2.2 Os paradoxos de Porto Alegre

Entre os anos 2005 e 2010 a frota total de veículos de Porto Alegre quase dobrou, passando de 424.463 para 701.273 veículos, sendo 510.987 somente de automóveis<sup>5</sup>. O preço do litro da gasolina manteve-se praticamente estável nos últimos 6 anos (desde 2006), permitindo um aumento considerável na circulação de motocicletas e automóveis em Porto Alegre<sup>6</sup>. Em contrapartida, a tarifa de ônibus na cidade, desde o Plano Real, subiu aproximadamente 670%, provocando - em 2013 - fortes manifestações populares com repercussão nacional. Como fator comparativo, o índice inflacionário que mais perto chegou deste crescimento, no mesmo período, foi o Índice Geral de Preços Mercado - IGP-M, da FGV, que alcançou 414%.

O Secretário Municipal de Mobilidade Urbana também lembrava da pressão da opinião pública de Porto Alegre para retirar sistemas mais lentos, como carroceiros e caminhões, dos sistemas viários. Mas, ao mesmo tempo, sentia-se pressionado pela construção de ciclovias, que do ponto de vista de quem andava de carro poderiam ser entendidas como um modal de circulação lento também. Mas as ciclovias ofereciam contrapartidas muito interessantes, como a preservação do meio ambiente. Porto Alegre vem sendo considerada uma das capitais mais arborizadas do Brasil. As obras para o aumento de vias públicas provocariam a derrubada de árvores, o aumento da emissão de gases poluentes e um incremento de resíduos para reciclagem (pneus, óleos, etc). Sabia-se da importância por mais espaço na cidade para a circulação das pessoas, mas o meio ambiente deveria ser preservado.

Mais paradoxos pairavam sobre o transporte público de Porto Alegre. Em 2010, a velocidade média de um passageiro em um transporte coletivo foi reduzida por causa dos congestionamentos chegando a ficar entre 19 e 22 km/h. Como os modais de circulação estavam congestionados devido ao aumento de automóveis, era desafiador pensar que a solução seria convencer as pessoas a trocarem seus veículos por um sistema de circulação que, a princípio, pareceria mais lento. Novos investimentos começaram a ser feitos para tornar o fluxo dos corredores de ônibus mais rápido do que o de automóveis, proporcionando uma imagem positiva para o serviço público. A frota de ônibus foi renovada, mantendo-se uma idade média de 4 (quatro) anos, devido à Resolução 06/2006, que limitou em 5 anos a idade média máxima dos carros. Nesse período a frota agregou mais veículos adaptados aos portadores de deficiência (APD), passando de 20% para 51% do total<sup>7</sup>. “Com um transporte qualificado, que tivesse rapidez, conforto, uma relação de custo econômica, as pessoas buscariam o transporte coletivo, fazendo com que um percentual maior de usuários utilizassem o serviço”, afirmava Cappellari.

## 2.3 Uma questão que envolvia educação

Ao perguntar para à população de uma cidade o que faltaria para melhorar a mobilidade urbana, certamente algumas dessas respostas seriam ouvidas: “precisamos de viadutos”, “faltam passarelas”, “deveria-se ampliar a faixa de veículos” ou mesmo “necessitamos de novas ruas para o tráfego de automóveis”. Enquanto a população enxergava infraestrutura, o poder público precisava estudar o comportamento das pessoas para buscar outras alternativas, pois, com o crescimento econômico, mais obras representariam mais demandas por automóveis e motos, segundo Cappellari.

De olho nesse fator, desde a sua fundação, a EPTC criou programas de educação para

4 Fonte: Indústria Brasileira e Sustentabilidade – ANFAVEA – 2012

5 Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN – 2005 e 2010

6 Fonte: Revista Transporte em Números 5 – 2012 – EPTC

7 Fonte: Revista Transporte em Números 5 – 2012 – EPTC

informar à população sobre os deveres do Estado e os deveres do cidadão. A iniciativa, que foi além da educação do trânsito, vem estimulando uma consciência de comportamento para ambientes públicos. Como estratégia, foram criados grupos de multiplicadores para interagir com líderes comunitários, empresários, professores da rede pública municipal e estadual. Um processo que vem tendo como alicerce a formação de profissionais, motoristas, pedestres e cidadãos para respeitar as regras comuns da sociedade.

Com uma consciência mais ampla, alguns problemas da sociedade atual poderiam ser minimizados, como a discriminação. O aumento da renda do País possibilitou a classes mais baixas comprarem seus próprios veículos. Isto permitiu uma corrida em busca de status que antes não ocorria. Não importava mais como o cidadão se deslocava na cidade, mas sim, com que marca de veículo ele teria condições de fazê-lo. Esse aspecto prejudicou ainda mais a imagem dos transportes públicos, pois poderia ser um indício de que o usuário não teria condições de obter um veículo próprio.

Nesse âmbito, o Dia Mundial Sem Carro se tornou uma importante ação de educação do poder público. Servindo como um alerta, esse dia foi criado para o cidadão pensar sobre outras formas de circulação, deixando de lado preocupações sociais e despertando outras, como a do meio ambiente. O automóvel tornou-se um dos maiores poluidores das cidades, passando inclusive a indústria. Em Porto Alegre, seguramente os veículos motorizados vêm sendo os causadores da poluição do ar. Dessa forma, a qualidade do ar está diretamente ligada à quantidade de veículos, segundo Cappellari.

### 3. Por uma Carona Legal

Com tantos desafios em mente, o Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e diretor-Presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), Cappellari, sabia que o projeto Carona Legal poderia ser uma alternativa para a mobilidade urbana de Porto Alegre. E crescia, ao longo do ano de 2010, a expectativa para a proposta desenvolvida pela Co.De ESPM-Sul e os seus potenciais resultados. Muitas reuniões foram feitas entre a EPTC, a área de Responsabilidade Socioambiental da ESPM-Sul, a Co.De, as empresas de transporte público de Porto Alegre e a Brigada Militar, para identificar soluções que deveriam ser contempladas pelo projeto.

A área digital da Co.De ficou responsável pela elaboração de um sistema seguro de caronas. Algumas preocupações nortearam o planejamento dos alunos de publicidade e propaganda e design, que integravam a equipe da empresa júnior da ESPM-Sul. O sistema deveria funcionar na internet, por meio de login e senha, e em qualquer dispositivo eletrônico. Os dados do motorista e do caroneiro deveriam ser guardados com segurança e não poderiam estar disponíveis para os usuários do sistema. Apenas para aqueles que estivessem na rota do motorista e, mesmo assim, sem a necessidade de revelar os endereços residenciais dos interessados. Para tal, foi desenvolvido um sistema de rotas (baseadas nos sistemas da EPTC) que mapeavam os endereços dos motoristas e caroneiros. Para os primeiros, o sistema indicava lugares públicos onde teriam que pegar passageiros, informando seus respectivos nomes e e-mails. Para os caroneiros, seria indicada a rota e o lugar onde deveria pegar a carona, indicando o nome e o e-mail do motorista. Os horários eram definidos pelo sistema, mas poderia ser “negociados” por e-mail entre os interessados.

Sabendo que existia uma preocupação cultural sobre “dar e receber caronas”, a agência da Co.De criou uma campanha de comunicação integrada dirigida especialmente aos alunos da ESPM-Sul, estimulando a reflexão sobre o tema. Inicialmente, foi criado um logotipo que usava como símbolo o gesto de pedir carona – que também é reconhecido como um gesto afirmativo entre as pessoas. Associado ao nome “Carona Legal”, o logotipo estimulava a refle-

xão positiva sobre o ato de dar e receber carona. Para a campanha, foram criadas ações de comunicação institucional, interna e mercadológica para impactar os alunos, pais, professores e colaboradores. Com o objetivo de mudar a imagem da carona, foram distribuídas peças de comunicação institucional nos espaços da faculdade. Nos banheiros masculinos, um adesivo de uma aluna pedia carona no espelho e convidava o público a “estender a mão para esta ideia”. Nos banheiros femininos, a imagem de um aluno fazia o mesmo. As fotos realizadas pela Co.De Fotografia impactaram os públicos, pois geravam a surpresa de encontrar uma pessoa do sexo oposto no mesmo ambiente.



Como estratégia mercadológica, foram distribuídos cartazes na faculdade, com uma face especial que denotava uma mão pedindo carona. Neles estava sendo divulgado o endereço do site de cadastro do Carona Legal. Também foi criado outro modelo de cartaz para ser fixado nos murais dos corredores das salas de aula. Eram peças de comunicação mais informativas, com um texto que explicava o projeto, e que tinham um apelo interativo, por meio de “paper toys”, brinquedos feitos de papel, que ao serem destacados serviam de convite ao público para participar da ação. Alunos, professores e colaboradores entraram na brincadeira e, com isso, minimizaram os receios sobre a carona. Para completar, foram enviadas malas-diretas para os pais dos alunos, com uma face especial que lembrava uma camiseta, que ao ser aberta mostrava uma mão pedindo carona. A peça trazia informações relevantes sobre o projeto, para minimizar os receios sobre a carona.

No dia 22 de setembro de 2010, a imprensa e os principais representantes de classe de Porto Alegre foram convidados pela área de Responsabilidade Socioambiental da ESPM-Sul, a pedido da EPTC, para o lançamento do projeto. Era o Dia Mundial Sem Carro e Cappellari via realizado parte do seu sonho. Não estavam na pauta mais planos de obras, mais índices econômicos, mais eventos institucionais, mas sim um projeto-piloto de cunho socioambiental que poderia reduzir o número de carros da cidade e permitir a melhora da mobilidade urbana enquanto outros modais de circulação pudessem ser desenvolvidos, como a ampliação do metrô e o estudo de uma hidrovía. Mas será que essa ideia teve aderência na sociedade?



#### 4. Mais do que resultados, um recado para a sociedade

O projeto Carona Legal durou um ano na ESPM-Sul. Durante esse período, o assunto esteve na pauta de diferentes conversas, tanto no pátio quanto na sala dos professores. Era sabido pela grande maioria dos alunos e colaboradores que a Escola estava promovendo um projeto de carona solidária. A imprensa reconheceu o valor do projeto publicando matérias, mostrando a iniciativa dos alunos em desenvolver um sistema que beneficiasse não somente o público interno da Escola, mas que pudesse produzir resultados positivos para toda a sociedade. Mas, em termos de resultados, o que se observou em 10 meses foi um número pequeno de pessoas cadastradas.

A EPTC, por meio do seu diretor-presidente, Cappellari, entendeu que o projeto como proposta-piloto havia sido um sucesso, mesmo que não tivesse mobilizado o público da ESPM, pois o mesmo possibilitou a criação de um sistema seguro de caronas que funcionasse na internet. Outro legado do projeto Carona Legal foram os efeitos da campanha de comunicação integrada, que contribuiu para que o assunto fizesse parte do dia a dia dos alunos. A marca “Carona Legal” foi lembrada pela grande maioria dos públicos da ESPM-Sul, mesmo um ano após a retirada do projeto na Escola.

Segundo Ana Dall’Agnese, diretora institucional da Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, somente “um projeto contínuo de educação poderia mudar as pessoas”. Para ela, ainda existem barreiras culturais muito fortes na sociedade, não somente a gaúcha, que afetam o que é inovador. Os automóveis continuam sendo um símbolo de status, de liberdade, de agilidade, que aos poucos precisa ser modificado. Diferente de sociedades mais maduras, cujo símbolo de riqueza é poder usar transportes públicos, que promovem novas modalidades de investimentos para a área de mobilidade urbana.

Os bancos multilaterais de desenvolvimento (BMD) sinalizaram uma mudança de paradigma quando se comprometeram em investir US\$ 175 bilhões no transporte sustentável, ao longo de 10 anos, durante a Conferência Rio+20, em junho de 2012. Enquanto o financiamento provém de recursos já alocados para o desenvolvimento, este compromisso representa a primeira vez que os BMDs reservaram uma quantia dessa magnitude para o transporte sustentável. Este compromisso financeiro foi projetado com potencial de ajudar a alavancar o impacto dos investimentos em infraestrutura de transporte, que já respondem por mais de US\$ 1 trilhão por ano no mundo. Ele também tem como objetivo apoiar o trabalho em nível nacional, bem como a liderança histórica das cidades no transporte<sup>8</sup>.

Dentro do novo contexto de cidades mais sustentáveis, vem surgindo também o conceito de mobilidade urbana sustentável, em que se buscam estratégias inovadoras, em conjunto com o setor empresarial, para procurar facilitar o acesso de pessoas ao trabalho e a bens e serviços com o menor impacto ambiental, econômico e social possível. Este conceito envolve a implantação de sistemas sobre trilhos, como metrô, trens e bondes modernos (VLTs), ônibus “limpos”, com integração a ciclovias, esteiras rolantes, elevadores de grande capacidade. A Cidade do México, por exemplo, foi responsável por progressos notáveis, como o acréscimo de uma linha de BRT, a expansão do sistema de compartilhamento de bicicletas públicas e a implementação de um sistema de estacionamento em uma área movimentada. Também foram observadas soluções inovadoras, como os teleféricos de Medellín (Colômbia), ou sistemas de bicicletas públicas, como os implantados em Copenhague, em Paris, em Barcelona, em Bogotá, em Boston e várias outras cidades no mundo, bem como as brasileiras, e, em especial, Rio de Janeiro e Porto Alegre.

A consultoria em inovação Arthur D. Little (ADL) avaliou a maturidade da mobilidade e o desempenho de 66 cidades em todo o mundo produzindo o estudo “O Futuro da Mobilidade Urbana: rumo às cidades multimodais em rede em 2050”. Conforme o estudo, para enfrentar o desafio da mobilidade urbana, as cidades deveriam implementar uma das três estratégias, dependendo de sua localização e maturidade: 1) interligar o sistema em rede (cidades com alto

8 Fonte: <http://www.ctsbrasil.org/node/718>

desempenho deveriam fornecer um ponto de acesso único para a cadeia de valor da viagem a fim de promover o transporte multimodal); 2) repensar o sistema (cidades em países desenvolvidos com uma alta proporção de transporte individual motorizado necessitariam replanejar fundamentalmente seus sistemas de mobilidade para se tornarem mais orientados ao público e à sustentabilidade); 3) estabelecer estrutura sustentável (cidades de países emergentes deveriam estabelecer uma estrutura sustentável que possa satisfazer as demandas de curto prazo com um custo razoável sem a necessidade de grande remodelamento posterior).

## 5. A mobilidade urbana no Brasil pede carona?

Quando procuradas para opinar sobre o projeto de carona solidária, tanto a Fundação Thiago de Moraes Gonzaga quanto a EPTC concordaram que a discussão deveria ser encampada pela sociedade. Enquanto outras cidades do mundo estão diminuindo os limites de velocidade, a sociedade portoalegrense vem defendendo a ampliação da velocidade da Av. Ipiranga, de 60km/h para 70km/h. Na consciência de parte da população, é preferível aumentar a velocidade para fazer com que o fluxo de veículos possa andar, mesmo que haja um entendimento de que a cidade foi feita para as pessoas e não para os automóveis e motos.

Para a área de educação do trânsito da EPTC, os investimentos deveriam estar voltados para a educação e a comunicação. Há uma percepção clara de que multa não educa. É apenas um instrumento repressivo que faz lembrar o indivíduo de que ele está vivendo em sociedade. Mas sem os mecanismos de fiscalização, ele esquece tudo e volta a burlar a lei. Neste sentido, o Dia Mundial Sem Carro é uma data simbólica que ajuda as pessoas a se lembrarem da saúde, da emissão de gases poluentes, da natureza, da responsabilidade e da parte de cada um e de todos no processo global buscando, assim, uma reflexão além do indivíduo. Segundo a EPTC, entre as faixas etárias, os jovens até 30 anos e os adultos com mais de 50 anos são os mais receptivos para mudarem seus conceitos.

Nos anos posteriores a 2010, a EPTC deu enfoque à educação e à comunicação na promoção de mais duas edições do Dia Mundial Sem Carro. Em 2011, a estratégia foi usar seis dias de programação intensa, com a distribuição de materiais educativos e informativos em vias de grande circulação de Porto Alegre, a realização de eventos culturais e palestras educativas em estabelecimentos comerciais da cidade, a promoção de uma “bicileata” (passeata de bicileta) de inauguração da ciclovía de um trecho da Av. Ipiranga, a produção de uma feira do livro no Jardim Botânico e ações em escolas de Ensino Fundamental e Médio do município. Em 2012, foi realizado um passeio ciclístico, saindo do Largo Glênio Peres até a Usina do Gasômetro, onde foram montados estandes com distribuição de materiais educativos e informativos sobre Transporte Público, Meio Ambiente e Bicicletas.

Mas, além de ações educativas, as iniciativas públicas e privadas vêm se mobilizando para buscar saídas viáveis para as cidades brasileiras. A principal delas é a implantação do conceito de transporte sustentável – como sistemas de transporte coletivo, ciclovias e caminhadas. Sabe-se que os ônibus simplesmente não são suficientes para atender à necessidade crescente de mobilidade nas metrópoles do Brasil. Ainda que utilizem faixas exclusivas, os ônibus ainda são muito mais lentos que o transporte sobre trilhos. Outro problema é que a sua capacidade é muito baixa para atender a uma população em crescimento – e eles aumentam as emissões de poluentes dentro da cidade. Os primeiros passos para melhorar essa situação já foram tomados: em São Paulo, por exemplo, alguns ônibus foram convertidos para funcionamento com etanol, ao passo que outros se tornaram veículos híbridos movidos a eletricidade com o uso de linhas suspensas.

Um exemplo notável foi o da cidade de Curitiba – uma cidade verde e um modelo mundial em transporte sustentável. Ela lançou seus primeiros sistemas de trânsito rápido de



ônibus (BRT), e recentemente propôs o Projeto SIM – Sistema Integrado de Mobilidade – com o objetivo geral, segundo o Plano de Governo 2009-2012, de proporcionar mais eficiência, fluidez e segurança no trânsito da cidade, a partir de um moderno sistema integrado de gestão da mobilidade urbana para gerenciar a circulação de veículos, com Central de Controle Operacional (CCO), Controle de Tráfego em Área (CTA), Central Semafórica, reforço à sinalização do sistema viário principal e painéis de mensagens aos motoristas em diferentes pontos da cidade, além de circuito fechado de TV para o monitoramento do trânsito.

Já a cidade de São Paulo deu um passo além. Apesar de os ônibus ainda serem o principal meio de transporte, contribuindo com a circulação de oito milhões de pessoas todos os dias, o metrô se tornou fundamental para o transporte de quatro milhões de passageiros por dia, dos quais 16% estão utilizando a Linha 4 (amarela), a única sem maquinista da América do Sul. O Rio de Janeiro está implantando uma rede de 150 km de corredores BRT, duplicando o tamanho de seu sistema de aluguel de bicicletas públicas, e abrindo novos espaços verdes para incentivar a vida urbana sustentável antes das Olimpíadas de 2016. A cidade continua investindo no metrô, construindo nas estações bicicletários monitorados por vídeo.

Mas, será que diante de tantas soluções concretas para a mobilidade urbana, a sociedade estaria receptiva para projetos que envolvessem carona solidária? Ana Dall’Agnese, da Fundação Thiago Gonzaga, defende que projetos como o Carona Legal deveriam ser implementados em repartições públicas, como o Detran, de modo que o próprio governo pudesse dar o exemplo. A diretora institucional da Fundação acredita em projetos educacionais de longo prazo que exigem anos de comunicação para obterem resultado, diferente de projetos de fiscalização e de punição que buscam o retorno em pouco tempo, mas que não formam cidadãos. Em contrapartida, em 2013, três anos depois do projeto Carona Legal ter sido criado, desenvolvido e comunicado na ESPM-Sul, está sendo possível observar projetos de graduandos em Publicidade e Propaganda interessados em caronas solidárias, com planos de negócios e planejamentos de comunicação para aplicativos de smartphones e tablets que oferecem carona por meio de redes sociais.

Cappellari, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e diretor-presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), não viu o seu sonho realizado. Mas, pôde ver parte da sociedade mobilizando-se para buscar alternativas para a mobilidade urbana. Ele sabia que obras de infraestrutura eram importantes. Mas, também sabia que elas favoreciam a ampliação de demandas por mais carros, por mais motos, e que isto poderia ser prejudicial para toda a sociedade portoalegrense. Projetos de carona solidária podem sim contribuir para a melhora da mobilidade urbana. E as pessoas se mostram, aos poucos, favoráveis em mudar o seu estilo de vida. A mobilidade urbana pode pedir carona? A EPTC, a ESPM-Sul, a Fundação Thiago de Moraes Gonzaga e toda a sociedade continuarão pensando sobre isso.

### Questões para discussão

1. Quais variáveis do macroambiente foram favoráveis para a criação do projeto Carona Legal? Quais variáveis foram suas principais barreiras?
2. Em sua opinião, qual é o papel da multa e da comunicação para a educação das pessoas para uma mobilidade urbana?
3. Se um projeto de carona solidária fosse lançado para a população de Porto Alegre, como a comunicação integrada poderia romper as barreiras culturais?
4. Além do projeto carona solidária, quais outras propostas poderiam ser apresentadas, no âmbito da responsabilidade socioambiental, para evitar que mais veículos ocupassem as ruas?
5. Além do projeto Carona Legal, quais outras alternativas poderiam ser apresentadas, no âmbito da comunicação integrada, para estimular a adesão de pessoas por caronas solidárias?

## Referências

- ALMEIDA, Fernando. O bom negócio da sustentabilidade. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.
- ANDREW, Satiz. A empresa sustentável o verdadeiro sucesso é lucro com responsabilidade social e ambiental. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
- ARGENTI, Paul A. Comunicação empresarial. Rio de Janeiro: Campus, 2006.
- ASHLEY, Patrícia. Ética e responsabilidade social nos negócios. 2. ed. São Paulo: Saraiva: 2005.
- BORN, Roger (Org.). Estudo de Casos: aprendendo com a prática. Porto Alegre: Sulina, 2008.
- ELKINGTON, John. Canibais com garfo e faca. São Paulo: MAKRON, 2001.
- GRACIOSO, Francisco. Marketing estratégico: planejamento estratégico orientado para o mercado. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2001.
- KOTLER, Philip. Administração de marketing. 12.ed. São Paulo: Pearsom, 2006.
- LUPETTI, Marcélia. Gestão estratégica da comunicação mercadológica. São Paulo: Thomson, 2006
- MCINTOSH, Malcolm. Cidadania corporativa. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001.
- SCHWARTZ, Peter. Cenários: as surpresas inevitáveis. Rio de Janeiro: Campus, 2003.